Favoriser une mobilité scolaire hors du cadre du tout-à-la-voiture

Thèmes :

Mobilité douce / Alternative / Transports en commun / Intermodalité / Enseignement / Déplacements scolaires

Défis thématiques du PCDR :

- C. Favoriser les déplacements quotidiens dans une dimension intermodale (notamment via la gare) en renforçant le réseau des transports collectifs et en sécurisant les déplacements doux.

Objectifs opérationnels :

- C.2. Organiser des actions en faveur d'une mobilité alternative ;
- C.4. Améliorer l'offre des transports collectifs en misant sur la complémentarité des modes de transport.

Justification du projet :

Dans l'optique actuelle du tout à la voiture, il est primordial pour la commune de Lobbes de sensibiliser la population à des déplacements durables. Cette durabilité en termes de mobilité passe par les enfants, dès lors, il s'avère intéressant de les sensibiliser dès leur plus jeune âge. Il faut revoir les déplacements scolaires en promouvant un vaste réseau de transports alternatifs sur le territoire et en dehors de celui-ci. Cette fiche-projet traite de la problématique d'une mobilité durable sur le territoire, d'un point de vue scolaire. La population, lors des consultations de population, mettait en avant le recours quasi systématique à la voiture dans les déplacements domicile-école, de même que le manque en transports en commun et l'insécurité au niveau des écoles, notamment le long des nationales.

Description du projet :

Cette fiche-projet consiste en l'émission de diverses pistes de réflexion permettant de sensibiliser la population scolaire à des déplacements autres que la voiture.

Plans de déplacements scolaires



Dans le cadre du Plan interCommunal de Mobilité Haute Sambre (Lobbes, Merbes-le-château, Erquelinnes), une enquête sur la mobilité scolaire des élèves a été réalisée auprès de toutes les écoles du territoire par le Service Public de Wallonie (SPW – DGO2).

Dès lors, cette dernière peut servir de base dans l'élaboration d'un Plan de Déplacements scolaires sur le territoire communal. Ce plan de déplacements scolaires consiste en un ensemble de mesures visant à améliorer l'accessibilité multimodale à l'école. Il contribue à l'amélioration des conditions de sécurité sur le chemin et aux abords des écoles, mais aussi à l'apprentissage des élèves à une autonomie dans leurs déplacements. Dans le cadre de ce plan, il est indispensable de motiver les directions d'écoles de s'y investir corps et âme. Le Ministère de l'équipement et des transports a publié un petit folder explicatif sur les outils de réalisation d'un plan de déplacements scolaires (cf. Annexe 1)

Pédibus

Le pédibus est un ramassage scolaire pédestre dont les objectifs sont les suivant :

- Limiter le recours à la voiture (ex : faibles distances école-domicile) ;
- Favoriser l'entretien de la santé des élèves et leur prodiguer une activité physique (équilibre physique) ;
- Sensibiliser les enfants sur l'effet positif de ce type de transport sur leur emprunte écologique.



Ce pédibus consiste en un ramassage des enfants sur le trajet domicile-école. Encadrés par des parents bénévoles, disposant d'éléments réfléchissant et visibles au loin, les groupes d'enfants se forment en des lieux et à horaires fixés. Afin d'optimiser ce type de déplacements, il est intéressant de considérer la création de groupes par quartier afin de limiter la distance parcourue par les élèves lors de ce ramassage.

Pour ce faire, l'asbl « Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux personnes Handicapées » (Gamah) a publié un fascicule reprenant le pourquoi et le comment de l'organisation de ce pédibus (cf. Annexe 2).

Vélobus

Le vélobus a un principe similaire au pédibus, si ce n'est que dans le cas présent, les déplacements sont réalisés à l'aide des 2 roues non motorisés. Le principe d'encadrement des parents et le ramassage en des lieux et horaires fixés est toujours d'application. La Région Wallonne a publié un fascicule reprenant toutes les explications concernant la mise sur pied de ce vélobus, de même que les asbl actives dans le domaine, notamment en complémentarité au plan de déplacement scolaire (cf. Annexe 3).



Le Plan Octopus



Dans le cadre de l'amélioration de la sécurité routière et de la mobilité sur les routes et les abords des écoles primaires, la commune de Lobbes peut participer gratuitement au plan Octopus. Ce plan consiste en un site internet (www.planoctopus.be) et est constitué de 8 étapes via ce site internet. Ce type de plan permet de mettre sur pied des déplacements domicile-école sécurisés, mais également d'établir une discussion entre les différentes parties concernées

Le brevet du cycliste

Le brevet du cycliste consiste en un apprentissage auprès des enfants pour rouler à vélo de manière défensive dans la circulation et les rues d'aujourd'hui. Les objectifs poursuivis sont relativement importants :

- *Autonomie* : améliorer l'autonomie dans les déplacements vers l'école, les espaces de loisirs,... ;
- *Responsabilisation* : entrainer un comportement citoyen, de sécurité et développer le sens des responsabilités ;
- *Santé publique* : améliorer l'état général de santé physique et développer des aptitudes de gestion de l'effort ;
- *Epanouissement* : renforcer une image positive de soi et goûter au dépassement de soi ;
- *Environnement et cadre de vie* : développer la réflexion et l'action sur son milieu de vie.

Dans le cadre de ce brevet du cycliste, toutes les informations sont disponibles sur le site internet www.brevetducycliste.be et dans le fascicule publié par le Ministère de la Mobilité (cf. Annexe 4)

Zone de dépose-minute



Des zones de dépose-minute pourraient voir le jour devant certains établissements scolaires de l'entité. L'intérêt de ce type de zone est de sécuriser les abords des écoles aux heures de pointe pour éviter les embouteillages, le stationnement en double file, sur les trottoirs, sur les passages pour piétons, etc. Ces zones doivent être considérées comme des zones d'arrêt de très courte durée, permettant à l'enfant de sortir du véhicule et de rejoindre de manière sécurisée l'intérieur de l'établissement scolaire. Une sensibilisation des parents est primordiale pour optimiser ce type d'aménagement et son utilisation.

Transports publics

Afin de promouvoir l'utilisation des transports publics, une enquête sur la demande auprès de la population scolaire s'avère intéressante. En effet, pour promouvoir les transports publics, il est indispensable que ces derniers répondent aux demandes de la population, notamment scolaire. La complémentarité entre les horaires scolaires et des transports en commun s'avère primordiale aussi

bien au niveau intra-communal qu'extra-communal. En effet, la commune dépend fortement de l'extérieur en termes d'enseignement secondaire et supérieur.
Notons que dans le cadre de la promotion de déplacements alternatifs à la voiture, la mise en place d'une plateforme multimodale sur le territoire communal tel qu'évoqué dans la fiche-projet 2.2 s'avère intéressante pour l'entité de Lobbes.

Origine de la demande :

- Réunion d'information et de consultation ;
- Groupes de travail ;
- Commission Locale de Développement Rural (CLDR).

Localisation :

- Commune de Lobbes ;
- Aux abords des écoles.

Statut au plan de secteur :

- Sans objet.

Statut de propriété :

- Sans objet.

Tâches à réaliser :

- Mettre en place un groupe de discussion autour de la problématique des déplacements domicile-école ;
- Prendre en compte les tendances actuelles évoquées dans l'enquête sur la mobilité scolaires ;
- Sensibiliser les directions des écoles à adhérer à un projet de promotion de la mobilité durable sur l'entité ;
- Réaliser une étude sur la population scolaire afin d'établir une demande précise en termes de transports en commun.

Objectifs visé par le projet :

- Améliorer la mobilité sur le territoire communal ;
- Contrer la tendance actuelle du tout à la voiture ;
- Sensibiliser la population, par l'intermédiaire des enfants, aux moyens de transports alternatifs à la voiture ;
- Sécuriser les déplacements domicile-école ;
- Promouvoir l'autonomie des élèves en termes de déplacements.

Lien avec un autre projet du PCDR :

- Fiche-projet 1.1 : Création de liaisons pour les modes doux dans une dimension utilitaire et/ou de loisirs ;

- Fiche-projet 1.2 : Aménagement d'une liaison entre la collégiale, la place de l'hôtel de ville et l'ancienne abbaye et étude de la potentialité de prolongement vers la gare et l'hôpital ;
- Fiche-projet 2.2 : Sensibiliser les habitants et promouvoir une autre mobilité.

Impact environnemental :

- Le projet promeut les déplacements non polluants.
- La réhabilitation de certains sentiers pour remettre les déplacements doux au goût du jour.

Impact social :

- Le projet comprend un volet de sensibilisation des élèves aux problèmes de mobilité dans l'optique de leur procurer une autonomie dans les déplacements utilitaires de courte distance et de les responsabiliser à la mobilité durable.

Impact économique :

- Un recourt moindre à la voiture → économie en termes de carburant.

Création d'emploi(s) envisagée (nombre et nature) :

- La mise en place d'une campagne de sensibilisation pourrait donner lieu à l'élargissement des compétences et des responsabilités des agents de prévention aux abords des écoles voire même à l'engagement d'un profil supplémentaire (exemple : un conseiller en mobilité qui serait notamment chargé de l'aspect sensibilisation dans les écoles et du suivi des projets en matière de mobilité). Une campagne de sensibilisation implique nombre d'acteurs : associations de promotion du vélo et de la marche à pied, police locale, agents communaux, parents, élèves, professeurs, directions d'écoles, etc. Il est quand même à noter que le succès d'actions telles que le pédibus ou le vélobus repose grandement sur l'intensité et la longévité du bénévolat.

Origine du financement :

POUVOIR SUBSIDIANT	LIBELLE DU SUBSIDE	OBJET DU SUBSIDE	MONTANT	REFERENCE LEGALE
DGO 2 - Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques	**Actions visant à concrétiser les chartes communales de mobilité et à favoriser des expériences pilotes en matière d'intermodalité et de mobilité et à faciliter la coordination et la mise en œuvre des Plans communaux de mobilité**	Actions visant à concrétiser les chartes communales de mobilité et à favoriser des expériences pilotes en matière d'intermodalité et de mobilité et à faciliter la coordination et la mise en œuvre des Plans communaux de mobilité.	En fonction du décret et des instructions du cabinet du ministre.	Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 relatif au financement de l'élaboration de plans communaux de mobilité et de plans de déplacements scolaires. Décret du 01 avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité.
	Subventions complémentaires d'impulsion aux pouvoirs locaux pour la réalisation des plans communaux de mobilité	Ce subside est destiné à soutenir financièrement les **investissements destinés à concrétiser les résultats d'études de mobilité**, en permettant de subventionner des **projets à destination d'aménagements piétons, cyclables, PMR, liaison avec les transports en commun et sécurité routière** définit dans le programme de mise en oeuvre d'un Plan Communal de Mobilité ou d'un Plan de Déplacement Scolaire.	**75 %** du mètrè estimatif du projet. **Avec un maximum de 150.000 EUR pour les communes de moins de 10.000 habitants**, 200.000 EUR pour les communes comptant entre 10.000 et 50. 000 habitants et 250.000 EUR pour les communes de plus de 50.000 habitants. **Conditions d'octroi :** avoir un PCM ou un Plan de déplacement scolaire (PDS) terminé et approuvé par le conseil communal, ainsi qu'un conseiller en mobilité formé. Le projet doit respecter les normes d'accessibilité, de sécurité routière et le RW99.	

DGO 3 - Direction générale opérationnelle Agriculture, Ressources naturelles et environnement	**Subsides aux pouvoirs et organismes publics en matière de développement rural**	Subsides destinés à contribuer au **financement des programmes communaux de développement rural (PCDR) en exécution des conventions conclues annuellement avec les communes concernées**. Les subsides accordés portent sur des **investissements corporels et incorporels qui concourent aux objectifs de développement rural**, repris dans un programme approuvé par le Gouvernement. L'assiette du subside est composée du coût réel des travaux et des frais accessoires tels que les faits d'acquisition et d'étude.	**80%** du montant des travaux.	Arrêté d'exécution du 20 novembre 1991. Décret du 06 juin 1991 relatif au développement rural.

Programme de réalisation et priorités

Eléments dont il faut tenir compte pour la priorité à accorder :

- La motivation des écoles et des parents d'élèves à s'inscrire dans une démarche proactive en termes de déplacements scolaires éco-responsables.

Etat du dossier (ce qui a été réalisé) :

- Un inventaire des liaisons modes doux utilitaires à améliorer (fiche-projet 1.1) ;
- Une demande de permis a été introduite pour la sécurisation de la rue des Ecoles à Lobbes, les travaux devant être adjugés cette année.

Programmation dans le temps :

- Priorité de la CLDR : 2 ;
- Priorité du Collège communal : 2.

Maître d'ouvrage

- La commune de Lobbes

Partenaires

- Les directions d'écoles ;
- Les parents d'élèves ;
- Les élèves ;
- Les professeurs ;
- Les associations des parents ;
- Les bénévoles ;
- Les associations de promotion du vélo, de la marche à pied (Provélo, Gracq, Gamah, etc.) ;
- La police locale ;
- Les agents communaux ;
- Le ou les conseillers en mobilité ;
- Le SPW – DGO2.

Estimation financière

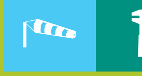
- Coût approximatif d'une formation de bénévoles pour mener un pédibus ou un vélobus : +/- 300 euros HTVA.

Annexes

- Annexe 1 : Outils pour réaliser un Plan de Déplacements Scolaires ;
- Annexe 2 : Pédibus Gamah ;
- Annexe 3 : Le Vélobus, et la chenille devient papillon : J'me mouille pour mon école ;
- Annexe 4 : Le brevet du cycliste : Dossier technique.

Cahier 1 — Guide pour réaliser un plan de déplacements scolaires

Cahier 2 — Expériences pilotes en Région wallonne

Fiches

1 Diagnostic
2 Outils de la Région wallonne
3 Éducation/Sensibilisation
4 Marche à pied
5 Vélo
6 Transports en commun
7 Voiture

Répertoire de la mobilité en Wallonie

Photos de couverture (de haut en bas) : © Beco, © Ibsr, © Srwt



Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région wallonne

Direction des Études et de la Programmation de la direction générale des Transports

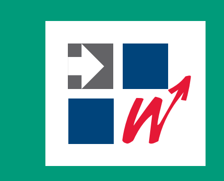
Boulevard du Nord 8
B-5000 Namur
Téléphone : 081 77 31 02
Fax : 081 77 38 22
http://mobilité.wallonie.be

Le **Met** équipe la Wallonie en infrastructures de transport pour placer la Région au cœur de l'Europe.

Les commandes sont à adresser à :

Direction de la Communication
Rue des Pieds d'Alouettes 28, B-5100 Naninne
Téléphone : 081 40 84 80
Fax : 081 40 84 88
Site internet : http://met.wallonie.be

Les publications du Met sont également disponibles dans les centres d'information et d'accueil de la Région wallonne.





Ministère de l'Équipement et des Transports
Direction générale des Transports

Dépôt légal : D/2003/5980/001 • Isbn : 2-930148-68-3



Les manuels du Met – N° 6

Outils pour réaliser un plan de déplacements scolaires









Se rendre à l'école autrement

Plus de six déplacements sur dix sur le chemin vers l'école se font, aujourd'hui, en voiture. Le parent-taxi est donc une réalité quotidienne pour une bonne partie des élèves, même si 21 % des déplacements se font à pied et 16 %, par les transports en commun. Ces données — les plus récentes en matière de mobilité — confirment une tendance amorcée il y a plusieurs décennies[1].

Les déplacements scolaires représentent près de la moitié des déplacements à l'heure de pointe du matin. La mobilité scolaire constitue donc un enjeu majeur dans l'ensemble du système de mobilité. Conséquence pratique : si nous parvenons à réorienter les déplacements scolaires vers d'autres modes de transport que la voiture, nous pourrons améliorer sensiblement la mobilité dans les agglomérations wallonnes, aux heures de pointe.

Il y faut une méthode, des outils et l'implication de chacun. C'est ce que propose ce *Guide pour réaliser un plan de déplacements scolaires*. Avec un maître-mot : la concertation.

Les enjeux de cette démarche : la sécurité, l'accessibilité des écoles et la place pour les usagers faibles dans l'espace public. Et, en point de mire, la santé de l'enfant.

La Région soutient des actions qui visent à améliorer concrètement l'accessibilité de l'école : aménagements sécurisants, amélioration des trottoirs et des cheminements piétons et meilleur partage de la rue aux abords de l'école. D'autres actions, à l'intérieur de l'école, sont également proposées : minicentrales de covoiturage et ramassages scolaires à pied ou à vélo.

La sécurité aux abords des écoles bénéficie, évidemment, à l'ensemble des usagers de l'espace public. Je m'inscris ainsi dans la ligne du *Contrat d'avenir pour la Wallonie*, dont un des principes est de faire progresser la « mobilité efficace, sociale et respectueuse de l'environnement (accessibilité, convivialité des espaces publics, complémentarité des divers modes de transport, ...) ».

Mais les enquêtes mettent aussi en évidence les craintes latentes des piétons et des cyclistes, dans un contexte où la pression automobile est de plus en plus forte. Ce qui explique en partie pourquoi les enfants sont aussi nombreux à se rendre à l'école en voiture. Précisément, les plans de déplacements scolaires contribueront à nous sortir de cette spirale infernale : l'insécurité incite les parents à conduire leurs enfants à l'école en voiture ; plus de voitures créent plus d'insécurité, qui renforce la propension à utiliser la voiture, ...

Le ministre wallon
des Transports,
de la Mobilité
et de l'Énergie

[1] Ces chiffres résultent de l'enquête régionale permanente sur la mobilité des ménages, lancée en février dernier. Ils actualisent et amplifient les données du tableau de la page 3 du cahier 1.

Fiches pratiques – Mode d'emploi

La seconde partie du guide regroupe différentes fiches pratiques qu'il vous est loisible de consulter au fur et à mesure de l'évolution de votre plan de déplacements. La première fiche comporte un aperçu des différents outils de la Région wallonne vous permettant, notamment, de réfléchir sur les infrastructures. Ensuite, deux fiches sont dédiées à la mise en œuvre des éléments du diagnostic préalable à l'établissement d'un plan d'action (fiches *Diagnostic — Profil d'accessibilité* et *Comportements de mobilité*). Les fiches suivantes sont consacrées à l'élaboration et à la mise en œuvre de solutions pratiques concernant la sensibilisation et les différents modes de déplacement. La dernière fiche identifie les différents partenaires présentés dans les fiches par mode de déplacement. Elle contient également une brève description de leurs activités.

Le schéma ci-contre présente la méthode de lecture des fiches par mode de déplacement.

1 Numéro et titre

Chaque fiche par mode de déplacement possède un numéro, situé à droite, vous permettant de retrouver rapidement le mode de transport désiré. Le titre apparaît en gras en dessous.

2 Principe

Le principe vous permet de comprendre l'activité en un coup d'œil.

3 Organisation

Cette partie de la fiche reprend les différentes étapes de l'organisation du projet. C'est le cœur de la fiche.

4 Rubriques diverses

Ces rubriques apparaissent en fonction de certains aspects plus spécifiques de l'activité.

5 Partenaires

Un projet peut être facilité par l'implication de différents partenaires. Ils sont nombreux en Belgique et peuvent vous apporter un soutien efficace pour vos actions. Chaque partenaire est décrit par son acronyme et est suivi, entre parenthèses, par un numéro. Ce dernier renvoie au *Répertoire de la mobilité en Wallonie*. Les partenaires sont répartis en trois catégories : les institutionnels (lettre I), les partenaires associatifs (lettre A) et les partenaires locaux (lettre L).

1 Voiture

1 7-1

Organiser le covoiturage

2 Principe

Le covoiturage a pour but d'encourager les parents des enfants habitant à proximité les uns des autres à se relayer pour les conduire à l'école. Les avantages pour les parents sont nombreux : économies d'argent, gain de temps, convivialité et renforcement du tissu social. Lorsque la voiture reste le moyen de déplacement le plus adéquat (pas de desserte en transports en commun, enfants très jeunes, longues distances), le covoiturage est un bon moyen pour réduire le trafic automobile et pour améliorer la sécurité aux abords des écoles.

3 Organisation

Les parents qui habitent dans le même quartier ou le long de trajets communs peuvent organiser la conduite de leurs enfants vers la même école ou des écoles voisines. Vous favoriserez le covoiturage en proposant aux parents, dès la rentrée scolaire, de s'inscrire sur une liste de demande et d'offre de covoiturage (avec coordonnées, numéro de téléphone et places disponibles). Il est plus facile de lancer cette action à la rentrée, quand les habitudes ne se sont pas encore installées. Les listes d'offre et de demande sont ensuite distribuées à tous les parents intéressés. S'ils le souhaitent, ils prennent ensuite contact avec les covoitureurs habitant sur leur trajet ou dans le voisinage. En général, il est nécessaire qu'une personne s'occupe de centraliser les données relatives à l'organisation du covoiturage au sein de l'école.

Le système *Schoolpool*, réalisé par Taxistop, permet de s'inscrire, via l'internet, dans une banque de données de covoiturage et de mettre en contact les éventuels chauffeurs et passagers. Afin de soutenir la démarche des parents covoitureurs, la communauté scolaire peut leur attribuer des avantages pour le stationnement (réserver des places pour les covoitureurs, près de l'entrée de l'école).

4 Sécurité

L'école doit rappeler aux parents l'obligation du port de la ceinture de sécurité. Les enfants trop petits pour la porter correctement doivent être installés sur un rehausseur, de manière à ce que la ceinture soit correctement placée. Chaque voiture doit être équipée d'un nombre suffisant de rehausseurs. L'école peut favoriser le covoiturage en proposant l'achat groupé ou le prêt de rehausseurs.

D'autre part, l'école doit insister sur le respect du nombre réglementaire d'enfants à ne pas dépasser et sur une conduite prudente et respectueuse du code de la route. La communauté scolaire peut proposer aux parents covoitureurs l'adhésion à une charte de la sécurité.

Assurances

En cas d'accident, c'est l'assurance automobile du véhicule utilisé qui couvre la responsabilité civile du conducteur fautif. Les accidents corporels dont seraient victimes les élèves passagers restent garantis par la police d'assurance scolaire, dans les limites de la couverture prévue par celle-ci pour les accidents survenant sur le chemin de l'école. En cas de lésions corporelles résultant d'un accident de la circulation, les élèves transportés auront la possibilité de s'adresser soit à l'assureur scolaire, soit à l'assureur du véhicule.

5 Partenaires

Taxistop (A13)

Fiches





Groupe d'Action
pour une Meilleure
Accessibilité aux personnes
Handicapées asbl





Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux personnes Handicapées asbl

Adresse :
rue Piret Pauchet 10
5000 Namur

Tél. : +32(0)81 24 19 37
Fax : +32(0)81 24 19 50
URL : http://www.gamah.be

Personne de contact :
Axelle Fuks
Responsable de projets
Mél. : axelle.fuks@gamah.be

Pour une meilleure accessibilité aux cheminements (Service Pédibus) et aux bâtiments (Service Passe-Partout), GAMAH préconise un aménagement pluriel qui tient compte de l'autonomie de chacun.



Sommaire

Si vous voulez éviter ceci



Semaine de la mobilité 2002 - Avec l'aimable autorisation de Pierre Kroll

Venez en PédiBus

PédiBus

INTRODUCTION

L'ATTENTION portée à la sécurité routière et à la pollution atmosphérique, la sensibilisation des parents à la santé, l'émergence de l'obésité, le souci de revitaliser la vie des quartiers, la perception par chacun des embarras provoqués par la dépose des enfants, etc. constituent un terrain favorable à la mobilisation en faveur du transfert modal de la voiture vers la marche à pied pour les déplacements scolaires.

En Belgique, les piétons représentent 9,7% des personnes décédées, et les conducteurs de voiture, 47,4 %. Il est donc primordial, d'une part, d'établir des cheminements sûrs pour les piétons, et d'autre part, de modifier notre tendance au « tout à la voiture ».

Dans les années septante, le Danemark lance le projet *Safe routes to school* en réponse au grand nombre d'enfants tués dans des accidents de la route. Trois ans plus tard, le taux annuel d'accidents diminue de 85 %.

En Europe, des études menées par l'UNICEF ont montré que les accidents de la circulation interviennent à raison de 41 % dans les causes de décès des enfants de 1 à 14 ans.

Les enfants d'aujourd'hui sont les citoyens de demain. L'évolution des mentalités se fera par eux et avec eux !

« PédiBus », le bus pédestre, est un ramassage scolaire qui se fait à pied. Le principe est extrêmement simple : un groupe d'enfants à partir de 4 ans est mené à tour de rôle par des accompagnateurs sur le chemin de l'école. Comme le bus, le PédiBus accueille les enfants en différents endroits d'un itinéraire prédéfini et selon un horaire fixe. Les enfants qui habitent trop loin de l'école pour venir à pied, sont conduits à un arrêt du PédiBus.

Rixensart
La Semaine de la mobilité 2003



Pourquoi organiser un PédiBus ?

Le but premier des PédiBus est de désengorger les abords des écoles. Mais les PédiBus ont bien d'autres avantages ! Ils favorisent l'exercice physique, la socialisation, l'apprentissage des dangers de la rue et l'autonomie des enfants tout en réactivant la solidarité entre familles et générations. Par ailleurs, la marche est un moyen de transport accessible à une grande majorité de la population, indépendamment de l'âge et du statut social.

La santé

De plus en plus d'enfants ont des problèmes de *poids* liés au manque d'activités physiques et des problèmes d'*asthme* liés à la pollution. Grace au PédiBus, l'enfant arrive à l'école en forme, il y est plus calme et attentif.

La sécurité

L'enfant n'a pas une *perception innée du danger*. Le bus pédestre le conscientise aux problèmes de sécurité et aux dangers de la route. Il acquiert les bons réflexes et sera donc autonome plus rapidement.

Le sentiment d'insécurité que les parents ressentent les oblige à conduire leur(s) enfant(s) à l'école en voiture, augmentant par-là le nombre de voitures, et donc l'insécurité aux abords des écoles. Et c'est le cercle vicieux ! Le PédiBus entraîne moins de trafic et de stationnements anarchiques aux abords des écoles.

La socialisation

Les enfants se socialisent en fréquentant d'autres enfants et développent ainsi la confiance en eux-mêmes.

La marche est un *moment privilégié* à partager avec les parents et les copains, ou tout simplement pour « se retrouver ».

La pollution

30 % des *émissions de* CO_2 émanent du trafic routier. Il a été établi que l'accompagnement des écoliers en voiture aggravait la pollution à proximité des écoles. Et, dans une circulation lente, les niveaux de pollution sont plus importants à l'intérieur de la voiture qu'à l'extérieur. Aller à pied occasionne moins d'encombrements, et par conséquent une réduction d'émissions de gaz à effet de serre et de nuisances sonores.

La qualité de vie

Moins de pollution, moins de bruit, moins de stress, un environnement plus agréable, une relation privilégiée avec l'enfant, contribuent pleinement à une *meilleure qualité de la vie*.

En outre, le ramassage scolaire décharge les parents de la tâche d'accompagnement. En effet, participant sporadiquement au PédiBus, *les parents récupèrent un temps précieux*…



Comment organiser un PédiBus ?

- S'assurer de la collaboration et du soutien d'un groupe de parents prêts à s'investir.
- Déterminer les itinéraires les plus appropriés et les décrire précisément (nom des voiries, endroits de passage, de traversée, etc.).
- Identifier les « points noirs » du chemin de l'école en collaboration avec les autorités communales, et y remédier de la meilleure façon.
- Définir ensemble :



© Lausanne - délégué à l'enfance

  – des arrêts (une couleur par Pedibus, des panneaux personnalisés);
  – un horaire précis qui doit être respecté (on n'attend pas les retardataires !);
  – un calendrier exact et le moins restrictif possible (on va à l'école par tous les temps);
  – un tableau des heures de présence des accompagnateurs avec leurs coordonnées;
  – un coordinateur pour prendre en charge la gestion des horaires, des imprévus, etc.

- Envoyer une information à tous les parents des enfants concernés par le PédiBus, les invitant à une première rencontre. Cette rencontre permettra d'expliquer la démarche, de répondre aux questions et d'apaiser les inquiétudes, de trouver de nouveaux accompagnateurs ainsi que de faire signer les conventions.

- Choisir des accompagnateurs présentant les qualités physiques, intellectuelles et morales pour mener sa mission à bien, c'est-à-dire compétents (sens des responsabilités, de l'accueil, connaissance de l'enfant, etc.), réguliers et ponctuels :
  – un parent;
  – un grand-parent;
  – un chômeur (ALE, APS)*;
  – le personnel de l'école;
  – des élèves du secondaire;
  – un employé de la commune;
  – un pensionné;
  – un voisin;
  – la personne qui accompagne déjà l'enfant à l'école à pied;
  – autre...


Chimay - Semaine de la mobilité 2003

- Prévoir des marques de reconnaissance et de visibilité pour les élèves et les accompagnateurs (casquette, dossard ou bande réfléchissants, etc.).

* APS : Agents de Prévention et de Sécurité. Ce sont des travailleurs contractuels engagés par la commune. celle-ci doit avoir conclu un contrat de sécurité avec le Ministre de l'intérieur. Le Gouvernemant interviendra dans le coût salarial et octroiera des réductions de cotisations ONSS. Pour en savoir plus, contactez le FOREM.



Ville de Grenoble

- Rappeler les règles élémentaires du code de la route applicables en toutes circonstances et des règles particulières applicables pour ce type de déplacement. Rappeler la conduite à tenir en cas d'accident d'élève ou d'accompagnateur.
- Créer une « convention des accompagnateurs » (nom et coordonnées de l'accompagnateur qui, par sa signature, prend en charge les enfants sous sa responsabilité et s'engage à respecter le ROI). Convention obligatoire.
- Créer une « convention des enfants » (nom de l'enfant qui, par sa signature, définit ce qu'il estime pouvoir faire et ne pas pouvoir faire sur l'itinéraire). Convention facultative qui permet de responsabiliser l'enfant.
- Créer une « convention des parents » (nom et coordonnées des deux parents qui, par leur signature, acceptent de confier leur enfant à l'accompagnateur).
- Personnaliser la signalisation avec humour.
- Organiser quelques temps forts dans l'année : un rallye pour les enfants, un souper des accompagnateurs, une « Saint-Nicolas du PédiBus », etc.


Ville de Grenoble - « Poteau crayon »

- Produire une liste de présence mise à jour des élèves participants (nom, classe, adresse, tél.) à donner aux accompagnateurs (environ huit à dix élèves par PédiBus).

Les piétons doivent traverser la chaussée perpendiculairement à son axe. Quand il existe un passage pour piétons à une distance de moins de 30 mètres environ, les piétons sont tenus de l'emprunter.


Photo Lod

Les piétons doivent emprunter les trottoirs, les parties de la voie publique qui leur sont réservées ou les accotements en saillie praticables, et à défaut, les accotements de plain-pied praticables. À défaut de trottoirs ou d'accotements praticables, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la voie publique.

Les groupes de piétons conduits par un guide peuvent circuler sur la chaussée, ils doivent, dans ce cas, emprunter le côté droit (les groupes de cinq personnes minimum + un guide peuvent emprunter le côté gauche de la chaussée à condition de marcher en file indienne).

Lorsque les piétons empruntent la chaussée, ils doivent se tenir le plus près possible du bord de celle-ci, et, sauf circonstances particulières, circuler du côté gauche dans le sens de leur marche.

Il est interdit aux usagers de couper un groupe d'enfants, d'écoliers, de personnes handicapées ou âgées traversant la chaussée sous la conduite d'une patrouille scolaire, d'un guide ou d'un surveillant habilité. Les usagers doivent obéir aux indications qui sont données par des surveillants habilités pour assurer la sécurité de la traversée d'enfants. Pour arrêter la circulation, les surveillants habilités doivent faire usage d'un disque représentant le signal C3.

« Signal C3 »



Les piétons doivent céder le passage aux véhicules sur rails (ceux-ci ne sont pas soumis au Code de la route), et s'écarter de la voie ferrée dès que possible.

- Reconnaître l'itinéraire avec les accompagnateurs. Faire une marche d'essai. Le samedi précédent le lancement de l'opération, par exemple, tous les accompagnateurs, les parents et les élèves accomplissent ensemble le circuit. Cela permet également de faire la connaissance des différents acteurs.
- Après un mois environ, faire une première séance d'évaluation pour améliorer le fonctionnement du PédiBus.
- Le cartable doit être léger et, de préférence, porté sur le dos. Certains cartables affichent parfois jusqu'à 33 % du poids de l'enfant, alors qu'il ne devrait pas dépasser 10 %. L'utilisation d'un chariot ou d'un caddy est très pratique pour transporter les cartables. En octobre 2003, le Ministre de l'enfance de la Communauté Française à lancé la campagne « Mon cartable poids plume » pour lutter contre ce phénomène.



Envisager les assurances

- Chaque parent garde la responsabilité civile et pénale des dommages matériels et corporels causés à autrui par son enfant. Il est donc préférable - mais non obligatoire - que l'enfant soit couvert par une assurance « Responsabilité civile privée » (dite FAMILIALE).
- L'organisateur doit prévenir sa compagnie d'assurance d'avoir à couvrir :
  - les accidents corporels des élèves et des accompagnateurs qui prennent part au *PédiBus,* tant au cours de celui-ci que sur le chemin domicile/école;
  - la responsabilité civile des accompagnateurs et des élèves participant au *Pédibus* vis-à-vis d'un tiers,
  - la responsabilité civile professionnelle des accompagnateurs vis-à-vis des enfants menés,
- L'accompagnateur bénévole bénéficie d'une assurance prise par l'école, couvrant sa responsabilité civile et professionnelle.
- Dans le cas d'accompagnateurs rémunérés (policier, ALE, APS), l'employeur prendra les dispositions nécessaires pour couvrir leur responsabilité civile et professionnelle.

Remarque

La compagnie Ethias assimile les PédiBus aux activités scolaires :

- Au niveau de la responsabilité civile, le contrat d'assurance scolaire bénéficie aux élèves et aux membres du personnel (rémunérés et bénévoles). Il suffit donc à l'école d'intégrer les accompagnateurs de PédiBus aux membres du personnel, sans supplément de frais.
- Au niveau des accidents corporels, il existe trois alternatives :

  Établir une extension au contrat scolaire qui étend la couverture aux accidents qui pourraient survenir aux accompagnateurs. Cette extension ne peut être souscrite que par le titulaire du contrat.

  Établir la même extension, mais sous forme forfaitaire. Qui veut peut souscrire cette assurance. L'hypothèse que le MET souscrive un contrat unique pour tous les établissements organisant des PédiBus est à l'étude.

  Établir un contrat classique en référence de la loi sur les accidents de travail.
- Il serait donc intéressant de prendre contact avec sa compagnie d'assurance



CONVENTION RÉGLANT LA COLLABORATION DES ACCOMPAGNATEURS

Cadre

Dans le but d'organiser un service de ramassage scolaire à pied pour les élèves de l'école de
………………………………………………………….…………………………………………….
Adresse ……………………………………………………… à ……………………………………
Téléphone …………………………………

Les autorités et asbl organisatrices, d'une part, et chaque accompagnateur, d'autre part, ont signé la convention suivante précisant les engagements et les responsabilités de chaque parties.

Intervenants

Les autorités et asbl organisatrices, dénommées « les organisateurs » dans la convention, et représentées par Mme/M. ……………………………………………….,

Et d'autre part, l'accompagnateur/trice M./Mme ……………………………………………….,

Domicilié(e) à ....,
Téléphone
Dénommé(e) « l'accompagnateur » dans la convention,

Conviennent ce qui suit

Article 1

L'accompagnateur s'engage à assurer, à titre bénévole, l'encadrement du service de ramassage scolaire à pied pour le(s) jour(s) suivant(s) :

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
Aller					
Retour					

Article 2

Dans sa mission, l'accompagnateur bénéficie d'une assurance prise par les organisateurs et couvrant sa responsabilité civile et professionnelle.

Article 3

Les règles et modalités d'accompagnement sont déterminées par les organisateurs (itinéraire choisi, horaire, etc.)

Article 4

L'accompagnateur à autorité sur le groupe.
Dans sa tâche, il appliquera les consignes qui lui auront été données lors des séances d'information.

Article 5

En cas d'empêchement, l'accompagnateur s'engage à avertir le (la) suppléant(e) deux jour avant ou, en cas d'imprévu, au plus tard la veille au soir.

Fait à …………………, le ……………………

Pour les organisateurs, Pour l'accompagnateur,



Convention réglant la collaboration des élèves

Nom et prénom : ……………………..……………… Classe : ……………..

Adresse : ……………………………………………………………………………………………….............

Je me rendrai à l'école de …………………………………………………..……………………..........

Adresse …………………………………………………………. à ……………………………………..........

Téléphone …………………………………

à pied avec l'appui du service des rangs scolaires.

Je respecte l'horaire établi et ne peux pas arriver en retard au lieu de rendez-vous : ……………………… …………….. à ……. heures précises.

J'adhère au code de bonne conduite établi ci-dessous dans le but de garantir la sécurité du groupe et de préserver les avantages de ce code de déplacement.

1. Je respecte les consignes de l'accompagnateur responsable du groupe.
2. Je garde ma place dans le groupe pendant tout le trajet.
3. Je veille toujours à former avec les autres élèves un groupe compact.
4. Je respecte le Code de la route.
5. J'adopte une conduite préventive sur la route :
   - j'ai les yeux et les oreilles grands ouverts;
   - je regarde à gauche et à droite avant de traverser;
   - je traverse sur le passage pour piétons;
   - je traverse lorsque le feu est vert et que les voitures sont complètement arrêtées.

Date :

Signature :





Convention réglant la collaboration des parents

Le(s) soussigné(s) :

………………………………………………………. (père)

………………………………………………………. (mère)

Domicilié(s) à ………………………………………………………………………………………..

Téléphone :

Autorisent leur(s) fils/fille

……………………………………………………….

……………………………………………………….

à se rendre à l'école de …………………………………………………………..……………………..

Adresse ……………………………………………………… à ……………………………………..

Téléphone …………………………………

à pied avec l'appui du service des rangs scolaires.

L'élève sera pris(e) en charge à l'arrêt ……... à …..….…… heures précises.

(Le groupe respecte l'horaire établit et ne peut attendre un enfant en retard)

Et déposé(e) en retour à l'arrêt ……………….................................... à ....… heures précises où il sera acueilli par quelqu'un.

Le(s) soussigné(s) s'engage(nt) à respecter les règles reprises ci-dessous, établies dans le but de garantir la sécurité des participants et de préserver les avantages de la marche à pied comme mode de déplacement.

Si, à l'occasion, l'élève ne participe pas au PédiBus, les parents en avertissent le coordinateur la veille ou, en cas d'imprévu, au plus tard le jour même à 7 h 30.

Nom du coordinateur : ……………………………. Tél. : ……………..…… GSM : ……...………………

L'accompagnateur responsable a autorité sur le groupe pour en assurer la sécurité. Il est le premier interlocuteur des parents pour tout problème qui pourrait se poser.

Les élèves qui participent s'engagent par écrit à respecter un code de bonne conduite, dont un exemplaire est joint à la présente.

Date :

Signature :



ENQUÊTE DE MOBILITÉ DES ÉLÈVES

1. Tes coordonnées

Nom : .... Prénom : ....
Adresse : ....
....
École : ....
Classe : ....

2. À quelle distance de ton école habites-tu?

□ moins de 1 km

□ entre 1 et 3 km

□ plus de 3 km

3. Comment viens-tu à l'école le matin?

□ à pied □ à vélo □ en bus □ en voiture □ autre : ....

4. Comment rentres-tu de l'école l'après-midi?

□ à pied □ à vélo □ en bus □ en voiture □ autre : ....

5. Aurais-tu envie de te joindre à un PédiBus, le bus pédestre :

□ qui t'accompagne à l'école en partant de .... à .... h
□ qui te raccompagne à ....à .... h
□ **OUI**, les jours suivants :

	Aller	Retour
Lundi		
Mardi		
Mercredi		
Jeudi		
Vendredi		

□ **NON**, parce que : ....

Merci de ta participation !



Enquête de mobilité des parents

1. À l'âge de vos enfants, comment alliez-vous à l'école?

Papa .... Maman ....

2. Êtes-vous d'accord que votre enfant participe à un *PédiBus*?

□ **OUI**, les jours suivants :

	Aller	Retour
Lundi		
Mardi		
Mercredi		
Jeudi		
Vendredi		

□ **NON**, parce que :
- □ Problème de santé
- □ Distance domicile-école trop importante
- □ Manque de sécurité sur la route
- □ Manque de confiance dans l'organisation
- □ Autre raison : ....

3. Seriez-vous d'accord d'accompagner un *PédiBus*?

□ **OUI**, les jours suivants :

	Aller	Retour
Lundi		
Mardi		
Mercredi		
Jeudi		
Vendredi		

□ **NON**, parce que : ....

Merci de votre participation !



Groupe d'Action
pour une Meilleure
Accessibilité aux personnes
Handicapées asbl





Le vélobus,

et la chenille devient papillon


Photo : Pro Velo

J'me mouille pour mon école !





Qu'est-ce qu'un vélobus?

Il s'agit d'un ramassage scolaire à vélo plutôt qu'en bus : des enfants (dans votre école, votre commune ?) se rendent à l'école et en reviennent le soir à vélo en groupe encadré par des adultes formés à cet effet. Un horaire précis et des points d'arrêt sont définis, que chacun doit respecter.

Le public cible

Tous les enfants sont susceptibles de participer dès la 4ème année primaire. Une étude de la KULeuven a en effet démontré qu'en moyenne, à partir de neuf ans un enfant est capable de réagir à une situation complexe dans le trafic. Plus jeune, il vaut mieux alors être accompagné d'un grand frère, d'une grande soeur ou d'un parent.

Une convention est passée entre enfants et adultes : chacun s'engage à respecter les règles établies pour le bon fonctionnement de l'opération (vélo en bon état, respect des horaires et du code de la route, respect mutuel...).


Photo : Montain Witters



Et la sécurité dans tout ça ?

La formation des accompagnateurs et des enfants sur le trajet du vélobus réduit fortement les risques : chacun connaît l'itinéraire et les éventuels endroits plus délicats. Par ailleurs, le fait de rouler en groupe et de porter des vêtements bien visibles (gilets, serre-pantalon ou autocollants réfléchissants, fanions, …) incite instinctivement les automobilistes à plus de prudence.

Et en cas d'accident ?

- Les enfants participants sont couverts par l'assurance de l'école pour les dégâts matériels qu'ils subiraient, puisqu'il s'agit du trajet domicile-école. Il est toutefois vivement conseillé (mais pas obligatoire) de veiller à ce qu'ils soient couverts par une RC familiale pour les dégâts éventuels occasionnés à des tiers (compagnon renversé, voiture griffée,...).

- Les accompagnateurs salariés (ALE, APS, Policiers, ...) sont couverts par l'assurance professionnelle de leur employeur (la commune, en général).

- Les accompagnateurs bénévoles, quant à eux, sont normalement couverts en dégâts matériels en tant que bénévoles pour l'école (qui doit toutefois signaler l'activité à son assureur) dans le cadre d'une activité scolaire. Parfois, un complément d'assurance sera nécessaire.

Dans tous les cas, il est vivement recommandé à l'école de contacter son assureur pour l'avertir de l'activité avant de la débuter.


Photo : Pro Velo



Pourquoi participer ?

- pour rendre le chemin vers l'école plus convivial et plus sûr, car cela fait autant de voitures en moins, et l'environnement sourit de voir ces jeunes pousses respirer à pleins poumons un air un peu moins pollué !
- pour favoriser l'autonomie des enfants, leurs santés mentale et physique (tant problématiques actuellement), leurs contacts sociaux ;
- pour permettre aux enfants d'appréhender les dangers de la route et d'apprendre le trafic de façon active et pas sur une banquette de voiture, ce qui leur servira maintenant et plus tard ;
- les parents sont en outre déchargés de la tâche de les amener à l'école, sauf s'ils accompagnent de temps en temps le vélo-bus, ce qui est aussi bon pour leur santé (et vivement souhaitable pour le bon fonctionnement du projet).



Photo : Pro Velo



Les accompagnateurs

Il s’agit souvent de bénévoles, ce qui est préférable pour avoir un engagement des (parents des) participants :

- (grands-)parents d’élèves ;
- aînés du secondaire ;
- enseignants ;
- retraités volontaires ;
- cyclotouristes ;
- membres du GRACQ local (Groupe de recherche et d’action des cyclistes quotidiens :**www.gracq.org - 02/502.61.30)** ;
- étudiants d’écoles normales (futurs enseignants)…

Mais d’autres solutions existent pour soulager le bénévolat :

- des APS (Auxiliaires de Prévention et de Sécurité) : ils peuvent être financés au moyen d’une subvention dans le cadre d’un Contrat de sécurité passé entre la commune et le Ministre de l’Intérieur (contacter le Forem pour plus d’infos);
- des surveillants habilités (via la commune) ;
- des ALE : ces emplois de proximité permettent à des gens de se réinsérer socialement et professionnellement ;
- des policiers à vélo : de nombreuses communes ont fait le pas et disposent à présent d’une brigade cycliste. Bien qu’elle permette de soulager le bénévolat, cette solution n’est cependant pas toujours la meilleure, car la présence de policiers influe inévitablement sur le comportement des autres usagers, ce qui biaise la perception du trafic par les enfants. Plutôt une solution transitoire donc, ou alors la plus discrète possible, sans uniformes voyants ni injonctions par exemple.
- ... à vous de compléter la liste !



Le matériel de sécurité

Ici aussi, des solutions existent pour obtenir du matériel de sécurité (casques, chasubles, fanions). Chaque projet en invente de nouvelles, mais voici quelques pistes :

- si votre école s'est engagée dans la réalisation d'un plan de déplacements scolaires (PDS), la Région wallonne peut subsidier l'achat de matériel suivant certaines modalités ;
- l'IBSR (Institut belge pour la sécurité routière) propose régulièrement des casques ou des chasubles à faible coût, voire gratuitement ;
- certaines communes ou provinces disposent parfois d'un budget « mobilité » ou sécurité ;
- une forme de contribution financière des participants peut être imaginée ;
- un sponsor local peut intervenir ;
- les services clubs (Rotary, Fifty-one, Kiwanis, etc...) ont déjà apporté une contribution à certains projets ;
- diverses fondations de supermarchés ou de groupes commerciaux (Le Soir, C&A, etc.) offrent parfois des bourses à des projets répondant à certains objectifs socio-environnementaux ;
- des projets publics orientés vers les enfants ont déjà participé en offrant des fanions (Bla-Bla de la RTBF, par exemple) ;
- tout autre particulier ou organisation souhaitant contribuer à rendre les abords d'école plus vivables et à protéger l'environnement. À vous d'imaginer le reste...

Mais qu'est-ce qu'on attend ?

Un vélobus peut se mettre en place dans votre commune ou école, ne ratez pas le coche ! Si vous souhaitez initier un tel projet ou le suggérer à une école, contactez d'emblée la direction, la commune (échevins de la Mobilité, de l'Environnement et/ou de l'Enseignement) et/ou l'association de parents de l'école concernée.
Vous pouvez obtenir un soutien et des renseignements pratiques auprès de Pro Velo, qui a édité un Guide du ramassage scolaire à vélo très complet, téléchargeable sur Internet (www.provelo.org).



Quelques témoignages

«J'aime bien le vélo-bus parce que j'aime bien le vélo. Je parle plus souvent avec mon papa puisqu'il roule à vélo avec nous. Et j'arrive un plus tôt à l'école !»

Amélie, 10 ans - Soignies

«Nous souhaitions que nos enfants se familiarisent avec le vélo en ville pour qu'ils l'utilisent seuls plus tard».

M. et Mme Brouwer-Carlier, Schaerbeek

«Je voulais me rendre à l'école sans mes parents mais en toute sécurité».

Thomas, 9 ans, Nandrin

Photo : Pro Velo

Photo : Pro Velo





Photo : Pro Velo

QUESTIONNAIRE

à remplir par les parents avec leur enfant

Nom et prénom de l'élève : ....
Ecole : .... Classe : ....
Adresse : ....
Tél.privé : ....Tél.prof.: ....

1) Mon fils /ma fille va à l'école à vélo :

o oui   o non

Si oui : Il / elle y va
o seul(e)
o avec un(e) ami(e)
o en groupe
o irrégulièrement o toute l'année
o toute l'année, sauf pendant
  les mois d'hiver
o ...... fois/semaine

Si non : pourquoi ?
o pour un problème de santé : ....
o à cause de l'éloignement
(distance domicile-école : ...... km)
o à cause du manque de sécurité de la route :
....
o autre raison: ....
....

2) Je serais disposé(e) à ce que mon fils / ma fille participe à une opération de ramassage scolaire à vélo aux conditions exposées dans la lettre ci-jointe. o oui o non
Si non, pourquoi ? ....
....

3) Je serais disposé(e) à encadrer un groupe d'élèves dans le cadre de cette opération :
o entre 8 h et 8 h 30 o entre 15h 30 et 16 h
o le lundi o le mardi o le mercredi à midi
o le jeudi o le vendredi

Signature du (des) parent(s) :

Signature de l'élève :

Date :



Exemple d'un projet de A à Z

Un tel projet ne s'improvise évidemment pas, au risque de rencontrer des obstacles difficilement surmontables : opposition de certains parents, craintes excessives en matière de sécurité, manque de ressources humaines, etc. Mais il ne faut pas se décourager si le répondant est faible au départ ; souvent, une fois le projet lancé, de nombreux parents et enfants demandent à s'y joindre.

Voici un canevas de mise en oeuvre :

1. Un petit groupe de travail se constitue (quelques parents ou enseignants motivés, par exemple). Des contacts s'établissent entre l'école, la commune, la police, les accompagnateurs potentiels, etc. pour s'assurer du soutien de chacun. La commission de mobilité d'école(s) mise en place dans le cadre d'un PDS est tout à fait indiquée pour cette mission.

2. Une réunion d'information générale est organisée à l'intention de tous les élèves de la 4ème à la 6ème année primaire et éventuellement des deux premières années du secondaire, ainsi qu'à l'ensemble des acteurs pressentis (parents, commune, police,...). Le formulaire d'enquête sur les habitudes en matière de trajets vers l'école (voir l'exemple ci-contre ou dans le Guide du ramassage scolaire édité par Pro Velo) est joint au courrier « toutes-malettes », sauf si cela a déjà été fait dans le cadre d'un PDS, bien sûr.

3. Après dépouillement de l'enquête, les personnes intéressées se réunissent une nouvelle fois (parents et enfants) pour préciser les choses et signer les conventions, le cas échéant. Ou, à tout le moins, elles doivent être contactées personnellement pour s'assurer de leur engagement réel.


Photo : Pro Velo



4. Ensuite, le domicile des élèves disposés à participer est cartographié en vue d'établir le ou les itinéraire(s), qui sera(ont) reconnus à vélo pour vérifier sa(leur) praticabilité. Un horaire est également défini en fonction des disponibilités des accompagnateurs.
   Pour ne pas essouffler le projet, il est préférable de commencer progressivement, ne fut-ce qu'un jour par semaine, mais en s'inscrivant dans la durée plutôt que dans une opération ponctuelle d'une semaine.

5. Vient alors le jour de la répétition générale : les participants reconnaissent ensemble l'itinéraire pour en déjouer les pièges éventuels et bien le connaître. Ce peut être l'occasion de former enfants et accompagnateurs à la conduite à vélo en groupe, ce qui est fortement souhaitable pour la sécurité de tous. Pro Velo peut assurer gratuitement cette formation dans le cadre des PDS.
   Mais avant de partir, il conviendra de vérifier minutieusement l'état des vélos des participants, qui doivent être sûrs et performants, pour garantir un maximum de sécurité.
   La présence d'un bon mécanicien vélo est vivement conseillée pour cette étape.
   Il faudra également veiller à tester les compétences des enfants. Un canevas peut vous aider dans le « Manuel du professeur vélo-dynamique », édité par Pro Velo et disponible sur son site web.
   Pro Velo vous propose également des modules d'éducation au vélo qui permettront aux enfants d'acquérir les compétences de base de la circulation à vélo dans le trafic. Contactez-les pour plus d'infos.

6. Après le lancement de l'opération, il est vivement conseillé de prévoir un moment d'évaluation, afin de voir ce qui a bien ou moins bien marché, les éventuelles améliorations à apporter et les éventuels nouveaux participants ayant manifesté leur intérêt.

Il ne reste plus qu'à vous lancer ! Bonne route !



Photo : Pro Velo

Photo : Pro Velo

Photo : Pro Velo



Pro Velo

peut vous apporter un soutien de proximité à partir des différentes maisons des cyclistes réparties en Wallonie (Charleroi, Mons, Namur et Liège).

Ce service est en partie gratuit dans le cadre des Plans de Déplacements Scolaires (PDS).

Toutefois, pour les renseignements généraux veuillez vous adresser à :

Pro Velo asbl
Place de la Station 2b
5000 Namur
081/81.38.23

namur@provelo.org
veloeducation@provelo.org
info@provelo.org

Internet : www.provelo.org


Photo : Pro Velo



Le Brevet du cycliste
Dossier technique

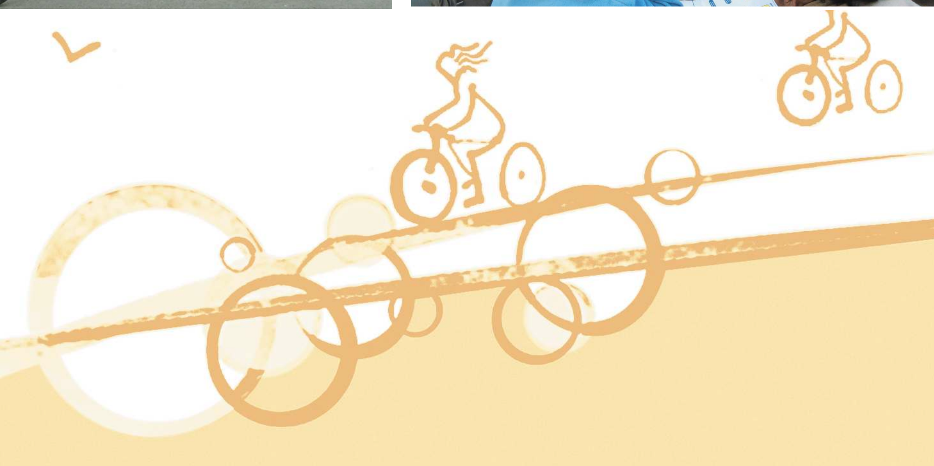
Une initiative du Ministre wallon de la Mobilité et
du Secrétaire d'Etat bruxellois à la Mobilité











www.brevetducycliste.be

2010-2011















1. Introduction



Développer le vélo passe bien sûr par l''aménagement d'infrastructures adaptées, par la modération du trafic et la sécurisation de l'espace public. Cependant, réhabiliter complètement l'espace public et effacer les traces de dizaines d'années de "tout à la voiture" va prendre ... des dizaines d'années.

Il est donc essentiel d'apprendre aux enfants à rouler de manière défensive dans la circulation et dans les rues d'aujourd'hui. C'esst d'autant plus vrai que, même dans un espace pleinement sécurisé pour le vélo, la capacité des cyclistes à communiquer clairement leurs intentions, à anticiper les situations problématiques et à y réagir de manière adaptée est le premier facteur de leur sécurité.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement wallon souhaite poursuivre le développement de la formation des enfants à l'usage du vélo en rue. Initié en 2003, le Brevet du cycliste a progressivement pris de l'ampleur. En 2010-2011 ce seront pas moins de 7500 élèves qui bénéficieront annuellement de cette formation. Notre objectif est de quasiment doubler ce chiffre d'ici 2014.

Cette extension toujours plus large du Brevet ne pourra pas être réalisée sans l'ancrage local réel. C'est pourquoi je vous remercie, enseignants, parents, policiers, agents communaux ... qui vous investissez dans ce projet, de jouer ce rôle-clé et je vous encourage à poursuivre cet effort.

Le Ministre wallon en charge de la Mobilité

****

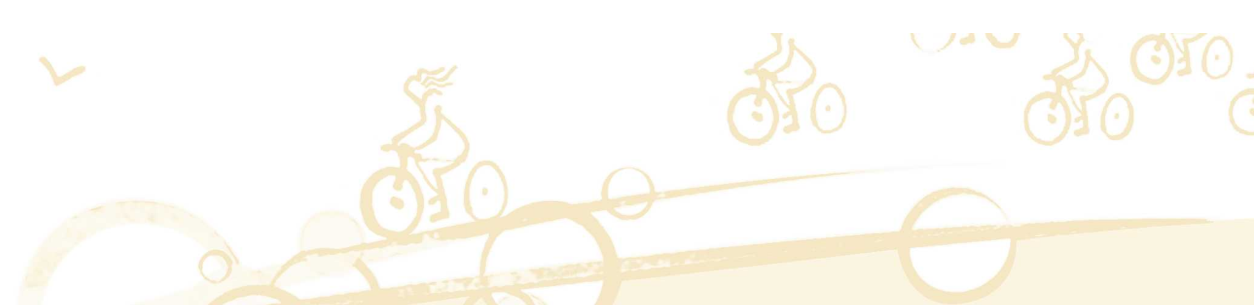
Pour réintroduire la pratique du vélo en Région bruxelloise, les écoles ont un rôle très important à jouer : les parents qui apprenaient à leurs enfants ne roulent plus à vélo.

Le projet de Brevet du Cycliste rassure aussi ces derniers qui trop souvent renoncent au vélo à cause du danger supposé : les élèves n'obtiennent ce brevet qu'à condition de parcourir un certain nombre d'étapes, dont la dernière est un test individuel dans la circulation.

On ne reste donc pas dans le virtuel, ce qui contribue à rendre le vélo crédible dans notre Région.

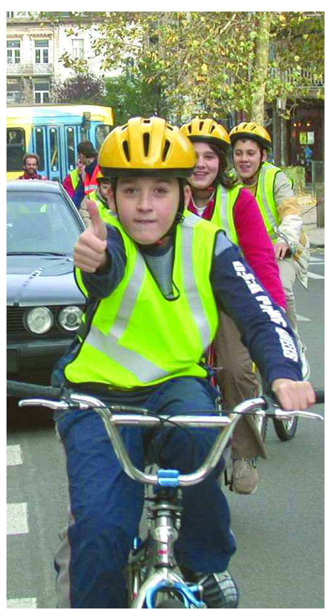
Pour en savoir plus, rendez-vous sur http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be.

Le Secrétaire d'Etat bruxellois à la Mobilité



II. Objectifs

A. Objectifs généraux relatifs aux enfants



Pro Velo ©

Autonomie

Améliorer le degré d'autonomie dans le domaine des déplacements vers l'école, les centres sportifs, les loisirs, etc.

Responsabilisation

Entraîner un comportement citoyen et de sécurité dans la circulation et développer le sens des responsabilités.

Santé physique

Améliorer l'état général de santé physique et développer des aptitudes en psychomotricité et gestion de l'effort.

Epanouissement

Renforcer une image positive de soi et goûter au dépassement de soi.

Environnement et cadre de vie

Développer la réflexion et l'action sur son milieu de vie.

B. Objectifs spécifiques à long terme

- Que les élèves utilisent davantage le **vélo** comme **moyen de déplacement**, avec leur classe ou individuellement.
- Qu'ils s'ouvrent à une **réflexion** plus généralisée quant aux **modes de déplacements** qui existent en alternative au « tout à la voiture ».
- Qu'ils acquièrent le goût d'une **pratique** qui met le **corps en mouvement**.

C.Objectifs spécifiques à court terme

Que les élèves acquièrent

- des compétences relatives à la **maîtrise du vélo** en site protégé.
- des compétences pratiques de base relatives à la **mécanique du vélo**.
- des compétences théoriques et pratiques relatives au vélo et au **Code de la route**.
- des compétences relatives à la conduite à vélo **dans la circulation**.



III. Les publics-cibles

A. Les élèves de 5e primaire


Montain Witters ©

La 5e primaire c'est :

- le début d'un nouveau cycle ;
- la possibilité de poursuivre des activités « vélo » en 6e année ;
- la possibilité d'un « repêchage » en 6e année.

À 10, 11 ou 12 ans, l'enfant possède des aptitudes :

Physique
Force musculaire, endurance cardio-respiratoire
Motrices
Equilibre dynamique, coordination des mouvements
Perceptives
Temps de réaction, anticipation
Spatiales
Orientation, structure de l'espace
Physchologiques
Compréhension des consignes, dépassement de soi.


Pro Velo ©

B. Les directions d'écoles, les institutrices et instituteurs, les professeurs d'éducation physique

Tout en répondant aux exigences et aux objectifs de la Communauté Française quant aux **socles de compétences**, le Brevet du cycliste permet de :

- Rencontrer des **points de programmes** en éducation physique, sécurité routière, mathématiques, français, éveil, technologie, etc. ;
- Travailler sur des **projets transversaux** concrets ;
- Travailler des **compétences transversales** comme la collaboration, la coopération, l'effort, le respect des autres et des règles, etc. ;



IV. Déroulement du cursus

Les 4 grands axes développés au cours des formations et qui constituent le cursus sont :

A. La sécurité routière et le Code de la route ;
B. La connaissance des équipements et la vérification de l'état du vélo ;
C. La maîtrise du vélo en terrain privé ;
D. La conduite dans la circulation.

Au début du cursus, chaque élève reçoit un carnet, qu'il pourra compléter lui-même, pour favoriser l'auto-évaluation, et qui attestera de sa participation aux épreuves ainsi que de ses résultats.

Au terme des apprentissages, l'enfant sera évalué sur ses capacités à rouler à vélo en rue en adoptant un comportement adéquat vis à vis des règles de circulation et des autres usagers.

A. Sécurité routière et Code de la route

Contenu :
- Connaissance des principaux panneaux de signalisation.
- Connaissance des règles de priorité.
- Sensibilisation à la conduite défensive.

Qui s'en charge?
L'enseignant (titulaire ou professeur d'éducation physique)

Matériel utilisé :
- Cassette vidéo ou DVD de l'IBSR.
- Fiches n°8 et 9 de l'IBSR « Sûr ou dangereux ».
- Questionnaires établis par Pro Velo.
- Autres outils de l'IBSR, de Pro Velo, ou tirés du site du Brevet

Durée : 1/2 journée.

Evaluation : 4 épreuves écrites.

Photo : IBSR

B. Equipements du vélo et vérification de son bon état

Contenu :
- Connaissance des équipements (vocabulaire).
- Capacité à vérifier le bon fonctionnement des freins, la pression des pneus et à régler la hauteur de la selle.

Qui s'en charge?
L'enseignant (titulaire ou professeur d'éducation physique)

Matériel utilisé :
- Fiche de contrôle du vélo de l'IBSR.
- Poster et brochure sur l'équipement du vélo.

Durée : 1/2 journée.

Evaluation :
- 1 épreuve écrite (connaissance des équipements du vélo).
- 1 épreuve pratique : l'élève doit être capable de vérifier lui-même les 3 éléments de base (freins, selle, pneus) et au besoin en effectuer le réglage.



C. Maîtrise du vélo en terrain privé

Contenu :

Exercices et jeux testant les aptitudes sur le vélo :

- Trouver l'équilibre dynamique sur le vélo.
- Maintenir une trajectoire rectiligne ou courbe.
- Freiner correctement.
- Adapter sa vitesse.
- Tenir compte de son environnement et regarder derrière soi.
- Rouler à deux de front.

...

Qui s'en charge ?

L'enseignant (titulaire ou professeur d'éducation physique)

Matériel utilisé :

- Manuel « A vélo comme un pro » pour l'enseignant (IBSR).
- Ressources partagées sur le site de Brevet

Durée : 1/2 journée.

Evaluation : au moyen d'une piste d'habileté et du test « Pauwels ».

D. Conduite dans la circulation

Contenu :

- Déplacement en groupe dans la circulation.
- Exercices individuels dans la circulation :

  - Rouler dans un SUL (en fonction de leur présence ou non à proximité)
  - Rouler dans un rond-point (en fonction de leur présence ou non à proximité)
  - Effectuer un tourne-à-gauche
  - Traverser un carrefour avec priorité de droite
  - Prendre sa place correctement sur la chaussée

…

Qui s'en charge?

Un formateur de Pro Velo, dans un premier temps, ou quelqu'un formé par Pro Velo.

Durée : 3 journées.

Evaluation :

- Evaluation continue au cours de chaque exercice.
- Evaluation finale lors du passage du Brevet.

Au total, 5 à 6 journées par classe seront ainsi nécessaires pour l'ensemble du projet, en ce compris le jour « J » du passage du brevet.

Les enfants seront appelés à amener leur propre vélo, pour des raisons évidentes de sécurité et de confiance. Un vélo prêté qu'on ne connaît pas est souvent déroutant, voire risqué.

Par ailleurs, il faudra veiller, avec les parents, à ce que ces vélos soient en bon état de fonctionnement : taille adaptée, pneus bien gonflés, freins efficaces, selle à bonne hauteur constituent un minimum.

Les **sorties en rue** et le **passage du Brevet** sont couverts par la **subvention de la Région wallonne**.

Pour les apprentissages normalement assurés par les enseignants (mécanique, théorie + niveau 1), il est éventuellement possible de faire appel à un formateur de Pro Velo. Toutefois, dans ce cas, cette intervention est facturée selon les tarifs en vigueur à cette date.



V. Passage du Brevet



Pro Velo ©

L'ÉPREUVE FINALE

Sur un circuit défini de plus ou moins 3-4 kilomètres autour de l'école, l'élève se déplace seul.
A chaque endroit stratégique, un examinateur (instituteur, parent, policier, Gardiens de la paix, formateur Pro Velo, etc.) observe et évalue le comportement de l'élève en déplacement dans la circulation.

Au terme de l'épreuve et au regard du carnet de bord de l'élève, l'ensemble des examinateurs se concerte et décide de la réussite ou non de l'élève. Les élèves qui n'ont pas obtenu leur Brevet ont éventuellement la possibilité de le représenter plus tard. S'améliorer est toujours possible !

L'élève qui a réussi reçoit alors un Brevet sur papier fort, attestant de sa participation et de sa réussite.

Celui qui échoue reçoit malgré tout une attestation de participation à la formation.

VI. Implication des enseignants

Afin d'aboutir à la pérennisation du Brevet du cycliste, il est indispensable que les enseignants s'impliquent et prennent en charge une partie importante du cursus.

Pour les y aider, des formations sont proposées par Pro Velo et l'IBSR, dans le cadre légal de la formation en cours de carrière.

Actuellement, cela représente deux journées de formation de base durant lesquelles sont abordées les notions suivantes :

- Actualisation des connaissances relatives au Code de la route et à la sécurité routière et utilisation du matériel pédagogique.
- Méthodologie et didactique pour les apprentissages de base de la conduite à vélo.
- Méthodologie et didactique pour les apprentissages de base de la conduite de groupes dans la circulation.
- Méthodologie et didactique pour les apprentissages de base de la conduite individuelle dans la circulation.

Une troisième journée d'approfondissement est proposée, pour aller plus loin en matière d'apprentissages individuels dans la circulation.

D'autres modules devraient être proposés progressivement.



VII. Comment participer à ce projet ?

Un tel projet ne pourra exister sans la participation active de tous ceux et celles qui le soutiennent. Que vous soyez directeur d'école, enseignant, policier, agent communal ou parent d'élève, nous avons besoin de vous !

Ainsi, vous pouvez :

- marquer votre intérêt pour ce projet auprès de votre direction d'école, de votre commune, ou de la coordination du brevet, selon le cas ;
- vous engager comme examinateur (pas besoin d'être expert, votre bonne volonté suffit) ;
- vous proposer comme accompagnateur des sorties en rue (il suffit d'aimer les enfants et de savoir rouler à vélo) ;
- venir observer un brevet dans une autre commune ;
- apporter votre aide pour l'organisation de la journée de passage du brevet dans votre commune.

Merci d'avance pour votre collaboration !

Le Département de la Stratégie de la Mobilité (SPW - DG02)

L'équipe pédagogique de Pro Velo

****

Pour obtenir des infos générales sur ce Brevet, visitez le site Internet **www.brevetducycliste.be**,

Pour des informations plus précises :

En Wallonie :
wallonie@brevetducycliste.be ou
Service public de Wallonie (SPW)
Département de la Stratégie de la Mobilité (DG02)
081/77.30.98

A Bruxelles :
bruxelles@brevetducycliste.be
Sébastien Viste – Pro Velo
02/517.17.68

****



www.brevetducycliste.be